Great Lakes Pilotage Authority

2000

ANNUAL REPORT

Canada

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Head Office

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

Western Region

345 LAKESHORE BOULEVARD
ST. CATHARINES, ONTARIO

Eastern Region

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

MAILING ADDRESS

P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9

104-05433/

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

BOARD OF DIRECTORS

Chair	*MR. B. DUCHARME Public Interest Representative
Member	MR. G. BELLEY Pilot Representative
Member	*MR. D. LANGLOIS Pilot Representative
Member	MR. I. LANTZ Shipping Industry Representative
Member	*MR. R. J. PATERSON Shipping Industry Representative
Member	MISS J. GETHINGS Public Interest Representative

EXECUTIVE OFFICERS

Chief Executive Officer	MR. R. F. LEMIRE
Secretary/Treasurer	MR. R. R. MÉNARD
Director of Operations	MR. F. H. WADE
Assistant Director of Operations	MR. D.R. TROTTIER
Office Manager – Port Weller	MR. S. HINCHLIFFE

* Members of the Audit Committee.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Members of the Authority, from left to right,
seated, Captain Donald Langlois, Mr. Brian Ducharme (Chair), Miss Jenny Gethings,
standing, Captain Ivan Lantz, Mr. Robert Lemire, Mr. Robert Paterson,
Mr. Réjean Ménard, Captain Gérard Belley.

Management of the Authority, from left to right,
seated, Harvey Wade, Robert Lemire, Daniel Trottier,
standing, Nancy McAteer, Réjean Ménard, Christine Doherty.
Absent from the picture, Steve Hinchliffe.

CHAIR AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

January 31, 2003

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport,

Dear Minister:

As required by paragraph 150 of the Financial Administration Act, the Great Lakes Pilotage Authority is pleased to present its 2002 Annual Report for the year ended December 31, 2002.

The Authority has been able to meet all of the objectives set out in the Pilotage Act which are:

- provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the prediction application of these services in such activities as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- provides pilotage service within a commercially oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- to be responsible to the Government's environmental, social and economic policies.

The Authority implemented its first tariff increase (3%) since 1993 after freezing rates for eight (8) years and reducing rates by 5% in 1999 and 2000. These tariff freezes and reduction allowed the users of the Great Lakes Seaway system to save over $8 million in the period contributing to making the Seaway a cost effective transportation route.

Revenue to the Authority for the twelve month period amounted to $13,289,303 a decrease of 1% from the previous year. Expenses amounted to $14,849,821 a decrease of 5.3% from the previous year resulting in a deficit of $1,560,518. The Board of the Authority had anticipated this deficit and agreed to use some of the Authority's accumulated surplus to fund the shortfall in revenue after extensive consultations with the users of the system. Canadian pilotage assignments decreased 4.7% in 2002 from 2001 mainly due to the slower than expected American economy as well as the continued limitations put on imported steel in North America and the effects on the Western Canada grain crop caused by the drought in 2002.

The Authority has been able to reduce costs in 2002 to match the reduction in traffic and will continue to monitor the traffic situation in 2003 so that unnecessary costs can be reduced or eliminated. The Authority will continue to implement the November 1999 recommendations of the Canadian Transport Agency and address all stakeholders' concerns of reducing costs and increasing efficiencies.

The success of this Authority is directly related to the efforts, dedication and cooperation demonstrated by all of its employees and the Board recognizes this and wishes to commend all of its employees for the good work.

On behalf of the members of the Authority

Brian C. Ducharme
Chair

Robert F. Lemire
Chief Executive Officer

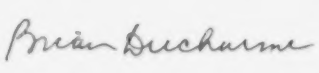
MANAGEMENT REPORT

The management of the Authority is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and for all other information presented in the annual report. This responsibility includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgement in establishing reasonable estimates. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books of account, financial and management control, and information systems, together with management practices designed to provide reasonable assurance that reliable and relevant information is available on a timely basis. These systems and practices provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, that resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that operations are carried out effectively. These systems and practices are also designed to provide reasonable assurance that the transactions are in accordance with the *Pilotage Act* and its regulations, the *Financial Administration Act* and its regulations, and the by-laws and policies of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority except for the one pilot Board member. The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Audit Committee oversees the entity's systems of internal accounting and administration control. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the *Pilotage Act* and has audited the financial statements in accordance with to Canadian generally accepted auditing standards. Her report outlines the nature of the audit and expresses her opinion on the financial statements of the entity.



B. Ducharme
Chair.

R.F. Lemire,
Chief Executive Officer.

Cornwall, Ontario
January 31, 2003.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

MANDATE

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority is deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*. On October 1st, 1998, the Authority ceased to be a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority and has surrendered its charter under the *Canada Business Corporations Act*.

OBJECTIVES

The Authority's corporate objectives are summarized as follows:

- To provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in its region of responsibility.
- To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in such activities and geographic areas as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- To provide the above services within a commercially-oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

POWERS

To carry out its responsibilities the Authority has made regulations, approved by Order-in-Council, pursuant to the Pilotage Act for:

1. The establishment of compulsory pilotage areas.
2. The prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage.
3. The prescription of the classes of pilot licenses and classes of pilotage certificates that may be issued.
4. The prescription of the tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage services.

In addition, the Authority is empowered by the Pilotage Act to:

1. Employ such officers and employees, including licensed pilots, as required.
2. Contract with a body corporate for the services of licensed pilots.
3. Make by-laws respecting the management of its internal affairs.

4. Purchase, lease or otherwise acquire land, buildings, pilot boats and such other equipment and assets as may be required and to dispose of any such assets acquired.

5. Borrow money for the purpose of defraying the expenses of the Authority.

6. With the approval of the Minister of Finance invest any money not immediately required for the purposes of the Authority in bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada.

DESCRIPTION OF THE OPERATIONS

The Authority operates in the interest of safety, a marine pilotage service in all Canadian waters in the Provinces of Ontario, Manitoba and in Quebec south of the northern entrance to the St. Lambert Lock.

Services are provided through the performance of pilotage assignments on those vessels entering the region which are subject to compulsory pilotage by pilots employed by the Authority, using pilot boats contracted by the Authority and dispatch services, both controlled through Pilotage Headquarters at Cornwall and/or the district office at Port Weller, Ontario.

The Authority must co-ordinate its efforts and operations with a number of other organizations such as The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the United States Seaway Development Corporation, who operate the lock facilities, and maintain traffic control systems within the Region; the Canadian Coast Guard, who provide aids to navigation and the United States Coast Guard, who are responsible for the United States pilotage matters in international waters.

The Great Lakes Pilotage region is divided as follows:

- Cornwall District
- International District No. 1
- Lake Ontario
- International District No. 2 (including the Welland Canal)
- International District No. 3 (including Lakes Huron, Michigan and Superior)
- The Port of Churchill, Manitoba

CORPORATE GOVERNANCE

The Great Lakes Pilotage Authority's approach to Corporate Governance is fully consistent with the philosophy and objectives of the Department of Finance and the Treasury Board's Guidelines for Crown Corporations.

Role of the Chair

On the recommendation of the Minister of Transport, the Chair is appointed by the Governor in Council. The Chair presides at all meetings of the Board of Directors, provides leadership and guidance to the CEO of the Authority and on behalf of the Board, advises the Minister of Transport on all issues involving the Authority and Pilotage in the Great Lakes.

Role of the Board of Directors

Corporate Governance at Great Lakes Pilotage Authority is the responsibility of the Board of Directors. The Board's role is to guide and supervise the affairs of the entity on behalf of the Government of Canada, by whom the Directors are appointed.

The Board is composed of the Chair and up to six other members chosen to ensure that an appropriate mix of expertise, experience and marine perspective is reflected in its decision-making. The Authority is operating with a full compliment except for one vacancy which is expected to be filled in early 2003. The specific function of the Board includes reviewing and recommending to the Minister of Transport, Great Lakes Pilotage Authority's policies, corporate plan, capital and operating budgets. The Board has input in and approves the Authority's Strategic and Corporate Plans. It also reviews and approves all major contracts, operational plans, financial statements, the auditors' report and the annual report. The Board ensures that the Authority maintains the highest standards in operating a safe, efficient and cost effective pilotage service.

Role of the Chief Executive Officer

On the recommendation of the Board and the Minister of Transport, the Chief Executive Officer is appointed by the Governor in Council. The CEO has the responsibility to plan, organize, direct and control the business of the Authority. The CEO reports to the Chair and the Board of Directors.

Role of the Audit Committee

The Audit Committee is a core committee of the Authority's Board and represents the engine of the Authority as it will improve the quality of the financial reporting, ensure the key risks are identified and managed, enable the directors to contribute their independent judgement, create a climate of discipline and control that will reduce the opportunity for fraud and increase stakeholder confidence in the credibility and objectivity of corporate performance.

The committee has the authority to investigate any activity of the Authority. The committee ensures the financial oversight and the oversight of the corporate books, records, general and management control and information system and management practices.

CORPORATE GOVERNANCE

Governance Initiatives

The Board of Directors held a two day retreat in September 2002 to deal solely with the issue of Governance and requirements for Governance found in the Auditor General 2000 Report (Chapter 18). Accountability to the appointing entity (Government of Canada) is crucial, as the Authority must always act in the best interest of the public. This is indeed the central theme of Chapter 18 of the 2000 Auditor General's Report. The Board has clearly seized the importance of the Chapter and the issues which it covers. The Board has indicated that it will be reviewing governance matters on a cyclical basis because of the commitment to this area.

The Auditor General of Canada in its January 2003 Special Examination Report indicates that in their opinion "there is reasonable assurance that the Authority uses good governance and accountability practices".

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

OPERATING SUMMARY
(000's)

	Budget	ACTUAL				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Revenue	$13,895	$13,289	$13,408	$ 15,542	$14,818	$17,249
Operating costs	13,887	14,850	15,684	16,635	15,171	15,548
Surplus (deficit)	$ 8	$ (1,561)	$ (2,276)	$ (1,093)	$ (353)	$ 1,701
Budget	$ 8	$ (673)	$ 30	$ 40	$ 10	$ 250

AVERAGE HUMAN RESOURCES

	Budget	ACTUAL				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Administrative	10.5	10.5	10.5	9.5	9.5	10
Pilots	62.5	63	69	69	67	64
Dispatchers	9	9	9	9	9	9
	82	82.5	88.5	87.5	85.5	83

PILOT ASSIGNMENTS PERFORMED

	Budget	ACTUAL				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Number	6,800	7,510	7,879	8,605	8,108	9,085
Planned	6,800	7,300	8,100	7,300	7,200	7,400

ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Number	6,800	7,492	7,128	8,585	8,081	9,052
Percentage	100%	99.8%	99.7%	99.8%	99.7%	99.7%

AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT

	Budget	ACTUAL				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Number	$ 2,042	$1,977	$1,991	$ 1,933	$ 1,871	$ 1,711

2002 PERFORMANCE REVIEW

Actual Compared to Budget

	2003 Budget	2002 Actual	2002 Budget	2001 Actual
Total Assignments	6,800	7,510	7,300	7,879
Total Incident Free Assignments-%	100%	99.8%	100%	99.7%
Net Income (loss)	$ 8,000	$(1,560,518)	$ (673,000)	$(2,276,102)
Cash Provided from Operations	$ (98,000)	$ (639,311)	$ (796,000)	$ 914,808
Capital Expenditures	$ 100,000	$ 91,102	$ 120,000	$ 118,105
Cash Position at Year End	$2,663,000	$ 327,218	$2,466,452	$ 966,529
Average Assignments per Pilot	109	119	107	114
Tariff increases (decreases)	6%	3%	3%	-%

Corporate Objectives

- Provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- Promote effective utilisation of Authority's assets including equipment and human resources.
- Promote pilotage within a commercially oriented framework to achieve self-sufficiency at least cost to users.
- To be responsive to the Government of Canada's environmental, social and economic policies.

Activities Followed to Achieve Objectives

(i) Safe, Economic and Reliable Pilotage Service

The Authority invested $142,000 in training pilots in the last two years to use state of the art electronic navigation system (ECDIS) to facilitate their duties and reduce the risks of collisions and grounding of ocean vessels transiting the St. Lawrence Seaway.

The Authority introduced pilots to special courses explaining issues surrounding sleep depravation related problems found in this type of work.

The Authority has introduced in all pilotage sectors working rules that allow all pilots the chance of regaining proper rest after consecutive night time assignments. This measure will assure the Authority that difficult pilotage assignments will be performed by well rested pilots therefore reducing the risk of fatigue.

The Authority recently negotiated and put into place in the Pilots' Collective agreements a no strike no lockout provision that will settle disputes therefore eliminating any chance of work stoppage. This agreement has been extended to 2006.

The Authority instituted in 2002 with the cooperation of the pilots a system for assessing pilots' competence and quality of service. The main components of this system involves,

i) assessing the pilots training needs and developing training solutions to meet the need

ii) reviewing past assignments and incidents

iii) introducing simulator training and assessment of skills with using a full bridge simulator at Memorial University in St. Johns, Newfoundland

iv) introduce a comprehensive system for dealing with customer comments and complaints regarding pilotage services and performance. Customer surveys are also done on an annual basis to assess quality of service.

The cost of introducing this assessment system is approximately $150,000 per year.

The assessment of pilots' competence and quality of service is ongoing with each pilot assessment completed at least once every five years. Sixteen GLPA pilots have successfully completed the above assessment with the balance of the pilots to be reviewed in the next four years.

The Authority has been able to freeze tariffs from 1994 to 2001 (8 years) and rebated 5% of Canadian tariffs in 1999 and 2000 ($800,000 rebate). Tariffs were increased by 3% in 2002 for the first time in nine (9) years. In a period where inflation has totalled 17.75% since 1993 the industry has benefited from the stable tariff by approximately $8 million.

The Authority is in the process of renegotiating pilot's collective agreements that expired March 31, 2002 and has settled with one group for increases in remuneration at levels not exceeding inflation. Settlements of the other three groups are expected in the Winter of 2003.

(ii) Effective Utilization of Authority's Assets

The Authority invested in 1997 $160,000 in developing and implementing a computerized scheduling system for its pilots. This initiative will allow more timely dispatches and operation reports as well as increase the accuracy in tracking pilots and vessels. This system will also increase the Authority's capacity in dispatching allowing it to be able to dispatch all pilots without increasing the number of dispatchers in the event traffic increases significantly.

The Authority invested in 1998 a further $75,000 in designing and integrating its billing and reporting systems into the computer dispatch system which will allow increased accuracy and shorter billing cycles in its pilotage fee receivable system.

The Authority invested in $60,000 (2001) and $50,000 in 2002 to upgrade the dispatching system and make it compatible to internet users.

(iii) Maintain Self-Sufficiency in its Operations

The Authority completed its restructuring of the Administration which began in 1994 with the overall effect of reducing 2.5 full time equivalent positions. This reduction saves the entity $195,000 a year or close to $1.8 million since the restructuring.

The Authority continues to follow past practices of contracting out pilot boat services for the Welland Canal. These contracts cost the Authority approximately $410,000 a year for the two pilot boats stationed at the Welland Canal. The Alternative would be to invest over $2,000,000 for each pilot boat and increase staffing levels by 16 pilot boat operators as well as incurring high repair and maintenance costs. The contracting out practice has proved to be cost beneficial for the Authority and a change in practice is not anticipated.

In 1999 the Authority started the navigation season with close to $7 million in accumulated operation surplus generated in the period of 1994-1998 (5 years) when revenues exceeded expenses. The Board instituted policies to freeze all tariffs and reduce tariffs in the Canadian Sectors (1999, 2000) until the above surplus would be reduced. Operating losses in the period of 1999 to 2002 have totalled $5,282,899 and has caused the Authority's surplus to be reduced to $1,562,503 at December 31, 2002.

The Authority will increase the 2003 tariff by 4% in 2003 and will have to adjust the tariff in 2004 and 2005 so that financial self sufficiency is assured. The industry is cooperating with the Authority in dealing with this issue so that the Authority remains financially self sufficient.

(iv) Pool of Qualified Pilot Candidates

In the 1999 Canadian Transportation Agency report to the Minister of Transport on pilotage issues a recommendation was made that the Authority report on the pool of qualified pilot candidates in the Annual Report. The Authority has examined its manpower requirements for the next five years and has determined that pilot number reductions due to retirements of pilots at age 65 will be as follows:

2003 - 1 pilot Cornwall District
2004 - 2 pilots Cornwall District
2 pilots District Nos. 2/District No. 3
2005 - 1 pilot District No. 2
2006 - No retirements
2007 - 1 pilot Cornwall District

The Authority does not expect any retirements for its Lake Ontario and District No. 1 pilots in the next five years.

The Authority held examinations in 2001 to establish a hiring list for District No. 2 and can report, at this time, that a great deal of interest was shown enabling the Authority to establish an eligibility list of 5 candidates. With only 7 scheduled openings due to retirement, in the next five years, the Authority is satisfied that there exists a sufficient pool of qualified candidates for all districts.

This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels. These levels correspond to traffic forecasts received by the Authority from the Marine and Surface Statistics and Forecast Branch of Transport Canada.

(v) Apprentice Pilot Program

The Authority, in cooperation with the pilots and l'Institut Maritime du Québec, designed and implemented a comprehensive training program for all future apprentice pilots. The program lists all the skill sets required by a pilot for discharging his duties as well as an objective evaluation system to assure the Authority and its users that the pilot has acquired the skill sets necessary.

(vi) Update of Authority's Actions Undertaken to Satisfy 1999's CTA Recommendation

The following recommendations were made in the Minister of Transport's letter to the Chair of the Authority on November 15, 1999 and make specific reference to the CTA's recommendation found in the report to parliament "Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues."

Recommendation	Status
The Authority is to develop and adopt a risk based methodology to be used for the designation or re-assessment of compulsory pilotage area. The Authority will conduct regular reviews every 5 years of each compulsory pilotage area and in consultation with the users those compulsory areas where there has been	Transport Canada has designed a risk based methodology for the four Canadian Pilotage Authorities to follow in the review of compulsory pilotage areas. GLPA is now undertaking its first review which should be completed by the Winter of 2003.

a change in factors and circumstances which justify a re-examination of the designation, a risk based methodology is to be used in the reassessment.	
The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years.	The process to design a system for assessing pilots' competence and quality of service has been finalized and has seen the first 16 pilots complete the assessment. This process was undertaken with the full cooperation of the pilots.
The Great Lakes Pilotage Regulations must be amended to enhance requirements for exempting vessels from compulsory pilotage in the Great Lakes Pilotage region.	The Authority is following the risk based methodology to address the request and should complete the study by Winter 2003.
The Minister recommends that the Authority, in partnership with pilots and all legitimate interested parties, regularly examine all aspects of its operations on a continuing basis and report to the Minister the specific steps that have been taken to achieve the goal of improved efficiencies and further cost reductions. Although most of the work has been done in this regard, it would be a constant objective.	This exercise has been done in 2001 and 2002 and will be continued.
The Minister requests that a formal system of consultation with interested parties on financial, operational and planning issues be initiated and that the Authority report on its plan for consultation and the implementation of the plan in the Annual Report to Parliament.	The Authority has initiated in 2000 a yearly meeting with all interested parties and was repeated in 2001 and 2002.
The Minister asks that the Great Lakes Pilotage Authority establish a structural methodology for handling complaints and report on its implementation in the 2000 Annual Report.	A structural methodology for handling complaints has been established in 2000 and was continued in 2001 and 2002. The Authority received a few inquiries from users but all complaints were properly addressed.
The Minister request that GLPA and industry establish a system for the early release of practical information with respect to safety incident.	The Authority and industry have discussed this recommendation and have yet to finalized a formal system. The Authority will report the progress on this initiative in the 2003 Annual Report.

The Authority should provide reasons when a request for a waiver is denied as to add greater transparency to the waiver process.	This recommendation has been so acted upon by the Authority.
The Authority must begin to report in the Annual Report on the pool of qualified pilot candidates.	The Authority has reported on the pool of qualified pilot candidates in the 1999, 2000, 2001 and 2002 Annual Reports.

(vii) Special Examination

As required by Part X of the *Financial Administration Act* (FAA), the Auditor General of Canada carried out a special examination of the financial and management control and information systems and management practices maintained by the Great Lakes Pilotage Authority. The Authority is required by paragraphs 131(1)(b) and 131(2)(a) and (c) of the FAA to maintain these systems and practices in a manner that will provide reasonable assurance that the following requirements are met:

- the assets of the Authority are safeguarded and controlled;
- the financial, human, and physical resources of the Authority are managed economically and efficiently; and
- the operations of the Authority are carried out effectively.

The Auditor General of Canada reported to the Board of Directors in December 2002 that they had completed their review and that "there is reasonable assurance that there are no significant deficiencies in the system and practices examined". Minor recommendations were highlighted and will be dealt with by the GLPA in the future.

2002 PERFORMANCE REVIEW

(viii) Incident Report

MARINE OCCURRENCE STATISTICS

OCCURRENCE	2002	2001	2000	1999
Collision	1	1	0	1
Foundering	0	0	0	0
Fire/Explosion	0	1	0	0
Grounding	3	1	4	2
Striking	0	1	0	3
Contact with Lock Wall	12	13	14	18
Touching Bank/Bottom	0	4	2	2
Ice Damage	0	0	0	0
Ship Arrestor	2	2	1	0
TOTAL	18	23	21	26
Percentage of Accident Free Assignments	99.8%	99.7%	99.8%	99.7%

2001 Synopsis

As expected, the majority of marine occurrences within the Great Lakes Pilotage Authority Region continue to involve ship contacts with tie-up walls and lock wall faces.

The sole fire for the past 3 years occurred in October of last year when a ruptured fuel line caused a flash fire in the engine room of a tanker while transiting the St. Mary's River.

The only collision in 2001 occurred when a foreign vessel was manoeuvring to its berth in Hamilton Harbour and struck the after end of another vessel secured to a dock.

The incidents of vessels touching the bottom increased in 2001 probably due to the prevailing low water levels. Despite this; groundings decreased, possibly attributable to prudent mariners sticking to the centres of channels.

2002 Synopsis

The majority of marine occurrences within the Great Lakes Pilotage Authority region consistently involved ships contacting tie-up and lock walls.

There was only one collision in 2002. This involved a head-on collision when a foreign vessel sheered into a domestic vessel in the South Shore Canal, causing considerable damage to both vessels.

The number of groundings increased in 2002 due to factors such as: helmsman confusion, steering gear malfunction and the effects of squat combined with very low water conditions. Although groundings increased in 2002, there were no incidents of vessels touching the bottom, possibly since most vessels are staying as close to the centre of the channels due to the very low water levels.

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Great Lakes Pilotage Authority as at December 31, 2002 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2002 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Francine Deneault-Bissonnette

Francine Deneault-Bissonnette, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Montreal, Canada
January 31, 2003

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet

as at December 31

	2002	2001
ASSETS		
Current		
Cash	$ 327,218	$ 966,529
Investments (Note 3)	-	2,295,923
Accounts receivable (Note 3)	2,691,280	2,998,735
	3,018,498	6,261,187
Long-term		
Investments (Note 3)	2,505,544	1,149,999
Segregated investments (Note 3)	3,032,615	2,999,482
Capital assets (Note 4)	195,422	186,078
	$8,752,079	$10,596,746
LIABILITIES		
Current		
Accrued salaries and benefits	$3,906,212	$ 4,149,441
Other accounts payable and accrued charges (Note 3)	167,617	255,702
Employee future benefits	295,548	168,512
	4,369,377	4,573,655
Long-term		
Employee future benefits	2,738,125	2,817,996
	7,107,502	7,391,651
EQUITY		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	82,074	82,074
Retained earnings	1,562,503	3,123,021
	1,644,577	3,205,095
	$8,752,079	$10,596,746

Commitments (Note 5)

The notes are an integral part of the financial statements

Approved by the Board:

Director

Director

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31

	2002	2001
Revenues		
Pilotage charges	$ 12,923,073	$ 12,844,025
Interest and other income	242,856	432,224
Dispatching and pilot boat income	123,374	131,755
	13,289,303	13,408,004
Expenses		
Pilots' salaries and benefits	10,358,594	10,962,639
Transportation and travel	1,428,149	1,479,530
Operation staff salaries and benefits	966,829	1,054,871
Pilot boat services (Note 6)	613,183	617,828
Administration staff salaries and benefits	575,955	491,679
Employee future benefits	269,395	368,260
Professional and special services	130,028	88,682
Utilities, materials and supplies	118,766	135,955
Communications	87,324	83,090
Purchased dispatching services	84,150	94,082
Amortization	81,758	98,367
Rentals	70,749	66,101
Repairs and maintenance	35,029	31,223
Pilot training costs	29,912	111,799
	14,849,821	15,684,106
Net loss for the year	(1,560,518)	(2,276,102)
Retained earnings at beginning of the year	3,123,021	5,399,123
Retained earnings at end of the year	$ 1,562,503	$ 3,123,021

The notes are an integral part of the financial statements

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31

	2002	2001
Cash provided by (used in):		
Operating activities		
Net loss for the year	$ (1,560,518)	$ (2,276,102)
Items not requiring cash		
Employee future benefits	47,165	195,800
Amortization	81,758	98,367
Net change in working capital components other than cash	(23,859)	(725,384)
	(1,455,454)	(2,707,319)
Investing activities		
Purchase of investments and segregated investments	(3,588,161)	(2,399,997)
Redemption of investments and segregated investments	4,495,406	6,140,229
Acquisition of capital assets	(91,102)	(118,105)
	816,143	3,622,127
Increase (decrease) in cash	(639,311)	914,808
Cash beginning of year	966,529	51,721
Cash end of year	$ 327,218	$ 966,529

The notes are an integral part of the financial statements

Notes to Financial Statements

December 31, 2002

1. Authority and objectives

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. and was a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority was deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*.

The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Pilotage Act* provides that the pilotage tariffs shall be fair, reasonable and sufficient and, together with any revenue from other sources, shall permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The Authority is exempt from any income taxes.

2. Significant accounting policies

Investments

Investments are recorded at cost.

Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings	20 years
Furniture and equipment	5 to 10 years
Software and computer equipment	5 years

Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period. Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid. The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account. The Authority's current year's pension expense is $1,095,945 ($1,032,798 in 2001).

Employee future benefits

The Great Lakes Pilotage Authority is required to recognize certain non-pension post employment benefits over the periods which the employees render services to the Authority through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees. The current portion of the liability reflects the accrued termination benefits of only those employees who have indicated their intention to terminate their employment within the coming year.

3. Financial Instruments

The Authority invests in Government of Canada Treasury Bills, government guaranteed bonds and Canadian chartered bank products (bankers acceptance, term deposits and certificates of deposit). Investments are at fixed rates of interest until maturity. The nature of the Authority's investments is not considered to have any significant exposure to credit risk.

	2002		2001	
	Carrying value	Yield(%)	Carrying value	Yield (%)
Maturing within 1 year:				
Certificates of deposit	-		$1,200,000	6.20
Government of Canada bonds	-		200,000	5.05
Provincial bonds	-		895,923	5.40- 6.04
Total short term investments	-		2,295,923	
Maturing beyond 1 year:				
Government of Canada bonds	$ 499,999	5.00-5.27	199,941	5.27
Provincial bonds	5,038,160	4.46-5.47	3,949,540	4.46- 5.65
Total long term and segregated investments	5,538,159		4,149,481	
Total investments	$5,538,159		$6,445,404	

Segregated investments have been established to provide funding for employee future benefits.

The carrying value of investments approximates both their market value and fair value.

Accounts receivable and accounts payables are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying amounts of each financial instrument approximate fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

4. Capital assets

	2002		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 71,846	$ 64,846	$ 7,000
Furniture and equipment	256,350	221,654	34,696
Software and computer equipment	588,332	434,606	153,726
	$916,528	$ 721,106	$ 195,422

	2001		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 71,846	$ 64,436	$ 7,410
Furniture and equipment	255,703	217,497	38,206
Software and computer equipment	497,877	357,415	140,462
	$ 825,426	$ 639,348	$186,078

5. Commitments

The Authority has a lease agreement with the St. Lawrence Seaway Authority for the rental of office space which is managed by the St. Lawrence Seaway Management Corporation. Future minimum rental payments for the next two fiscal years are:

2003	51,564
2004	4,297
	$ 55,861

In addition, the Authority has contract commitments for pilot boat services. Future minimum contract commitments for the next three fiscal years are:

2003	421,000
2004	435,000
2005	448,000
	$1,304,000

6. Dispatching and pilot boat services to U.S. District No. 1 pilots

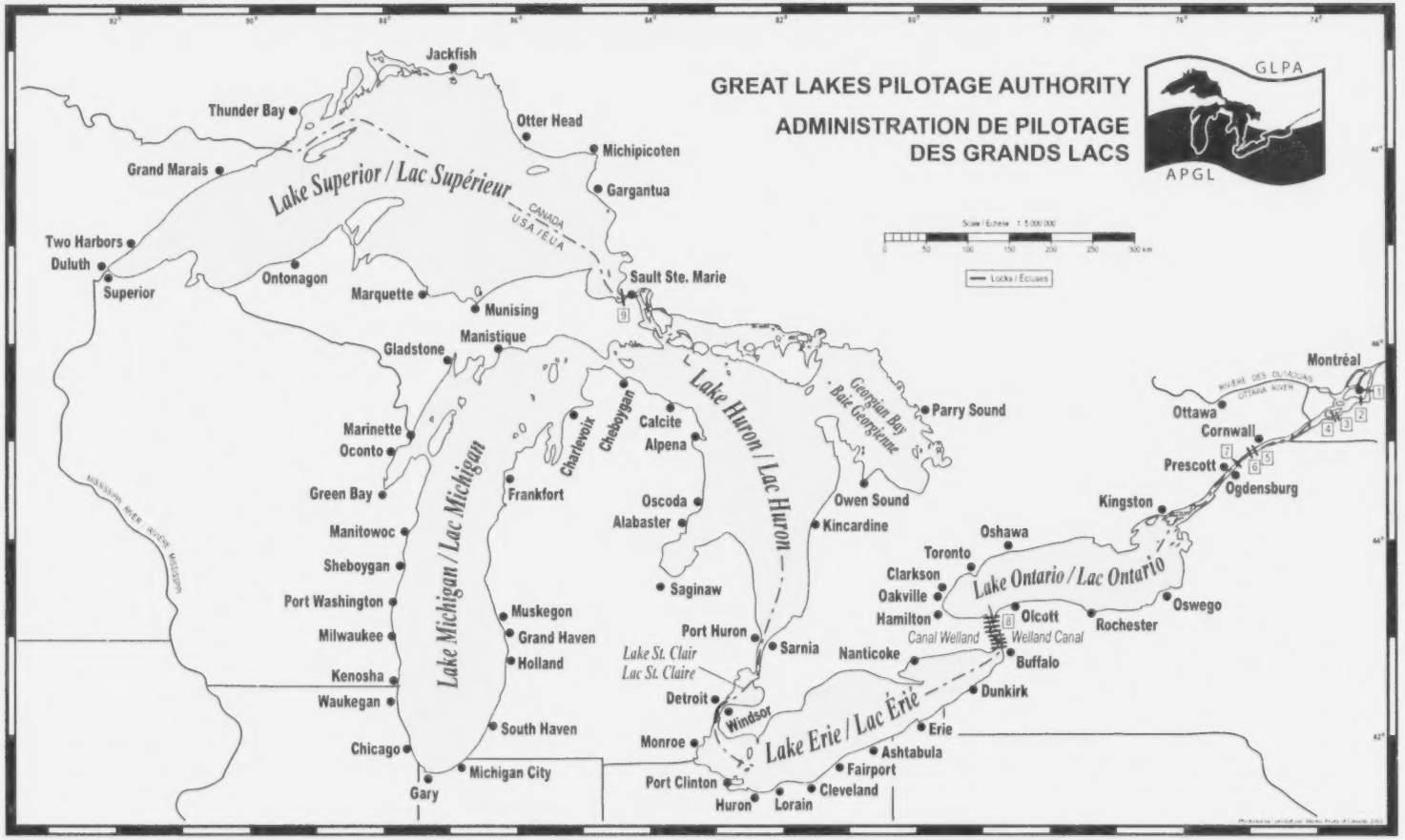
As per a letter of understanding, the Authority provides without charge all dispatching services and pilot boat services in Port Weller to the U.S. District No. 1 pilots. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (U.S. Pilots Association) provides without charge pilot boat services for the Authority at Cape Vincent, New York.

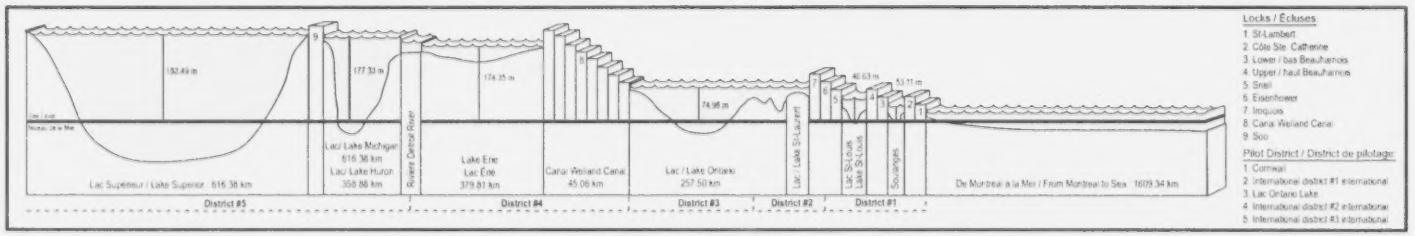
7. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

8. Comparative Figures

Certain 2001 amounts have been reclassified to conform with current year's presentation.


GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
GLPA
APGL
Jackfish
Thunder Bay
Otter Head
Michipicoten
Grand Marais
Gargantua
Lake Superior / Lac Supérieur
CANADA
USA / ÉUA
Two Harbors
Duluth
Superior
Ontonagon
Marquette
Munising
Sault Ste. Marie
Gladstone
Manistique
Marinette
Oconto
Green Bay
Manitowoc
Sheboygan
Port Washington
Milwaukee
Kenosha
Waukegan
Chicago
Gary
Michigan City
South Haven
Holland
Grand Haven
Muskegon
Lake Michigan / Lac Michigan
Frankfort
Charlevoix
Cheboygan
Calcite
Alpena
Oscoda
Alabaster
Saginaw
Lake Huron / Lac Huron
Georgian Bay / Baie Georgienne
Parry Sound
Owen Sound
Kincardine
Port Huron
Sarnia
Lake St. Clair
Lac St. Claire
Detroit
Windsor
Monroe
Port Clinton
Huron
Lorain
Cleveland
Fairport
Ashtabula
Erie
Lake Erie / Lac Érie
Dunkirk
Nanticoke
Canal Welland
Welland Canal
Buffalo
Rochester
Olcott
Hamilton
Oakville
Clarkson
Toronto
Oshawa
Lake Ontario / Lac Ontario
Oswego
Kingston
Prescott
Ogdensburg
Cornwall
Ottawa
Montréal
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
OTTAWA RIVER
Locks / Écluses


Lac Supérieur / Lake Superior 616.38 km
Lac/ Lake Michigan 616.38 km
Lac/ Lake Huron 358.88 km
River Detroit River
Lake Erie Lac Érie 379.81 km
Canal Welland Canal 45.06 km
Lac / Lake Ontario 257.50 km
Lac / Lake St-Laurent
Lac St-Louis Lake St-Louis
Soulanges
De Montréal à la Mer / From Montreal to Sea 1609.34 km
District #5
District #4
District #3
District #2
District #1
Locks / Écluses
1. St-Lambert
2. Côte Ste. Catherine
3. Lower / bas Beauharnois
4. Upper / haut Beauharnois
5. Snell
6. Eisenhower
7. Iroquois
8. Canal Welland Canal
9. Soo
Pilot District / District de pilotage:
1. Cornwall
2. International district #1 international
3. Lac Ontario Lake
4. International district #2 international
5. International district #3 international

Administration de pilotage des Grands Lacs

2000

RAPPORT ANNUEL

Canada

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Siège social

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

Région de l'Ouest

345, BOULEVARD LAKESHORE
ST. CATHARINES (ONTARIO)

Région de l'Est

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

Boîte postale 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	*M. B. DUCHARME Représentant du secteur public
Membre	M. G. BELLEY Représentant des pilotes
Membre	*M. D. LANGLOIS Représentant des pilotes
Membre	M. I. LANTZ Représentant de l'industrie maritime
Membre	*M. R. J. PATERSON Représentant de l'industrie maritime
Membre	MLLE J. GETHINGS Représentante du secteur public

DIRIGEANTS

Directeur général	M. R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	M. R.R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	M. F. H. WADE
Adjoint au directeur de l'exploitation	M. D. R. TROTTIER
Gérant de bureau – Port Weller	M. S. HINCHLIFFE

*Membres du Comité de vérification.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Membres de l'Administration, assie de gauche à droite :
Capitaine Donald Langlois, M. Brian Ducharme (président), Mlle Jenny Gethings,
debout : Capitaine Ivan Lantz, M. Robert Lemire, M. Robert Paterson,
M. Réjean Ménard, Capitaine Gérard Belley

Direction de l'Administration, assis de gauche à droite :
Harvey Wade, Robert Lemire, Daniel Trottier,
debout : Nancy McAteer, Réjean Ménard, Christine Doherty
Absent de la photo, Steve Hinchliffe

RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 31 janvier 2003

L'honorable David Collenette, C. p., député
Ministre des Transports

Monsieur,

Tel qu'il est exigé par le paragraphe 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs vous présente son rapport annuel pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2002.

L'Administration a atteint tous les objectifs prescrits dans la *Loi sur le pilotage*, soit :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services de pilotage dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être conforme aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

L'Administration a imposé la première hausse tarifaire (3 p. 100) depuis 1993 après avoir gelé ses tarifs pendant huit (8) ans et les avoir réduits de 5 p. 100 en 1999 et en 2000. Ce gel et ces réductions tarifaires ont permis aux usagers de la voie maritime du Saint-Laurent de réaliser des économies de plus de 8 millions de dollars durant cette période. Ces mesures ont aidé à assurer un système de transport des plus rentables.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché 13 289 303$ en recettes, soit une baisse de 1,0 p. 100 par rapport à l'année précédente. Ses dépenses ont totalisé 14 849 821 $, ce qui représente une baisse de 5,3 p. 100 par rapport à l'année précédente, soit un déficit de 1 560 518 $. Ayant anticipé ce déficit, les membres du conseil d'administration de l'Administration ont convenu, après de longues consultations auprès des usagers du système, de financer ce manque à gagner à même l'excédent accumulé par l'Administration. Par ailleurs, le nombre total d'affectations de pilotes canadiens a diminué de 4,7 p. 100 en 2002 par rapport à 2001, surtout à cause du ralentissement imprévu de l'économie américaine de même que des limites imposées aux importations d'acier en Amérique du Nord et des répercussions de la sécheresse de 2002 sur les récoltes dans l'Ouest du Canada.

L'Administration a réussi à réduire ses coûts en 2002 de façon à compenser pour la réduction du volume de trafic, et elle continuera de surveiller la situation en 2003 afin de réduire ou d'éliminer toutes dépenses inutiles. L'Administration poursuivra la mise en œuvre des recommandations émises en novembre 1999 par l'Office des transports du Canada et abordera toutes les préoccupations des intervenants par rapport à la réduction des coûts et la hausse de la rentabilité.

Le conseil d'administration reconnaît que les succès remportés par l'Administration sont directement liés aux efforts, à l'engagement et à la collaboration de tous les membres du personnel – c'est pourquoi il tient à exprimer sa reconnaissance à tous les employés et employées pour leur excellent travail.

Pour le conseil d'administration,

Le président,

Brian Ducharme

Brian Ducharme

Le directeur général,

Robert F. Lemire

Robert F. Lemire

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée d'assurer la préparation et la présentation équitable des états financiers, conformément aux principes comptable généralement reconnus, et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournit dans les délais prescrits. Ces systèmes et pratiques fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont comptabilisés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les réglements s'y rapportant, et les règlements et politiques de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'entité, à l'exception d'un pilote. Le conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les vérificateurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour faire la vérification des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur externe, soit le vérificateur général du Canada, qui est nommé au poste de vérificateur en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, elle décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le président,

B. Ducharme

Le directeur général,

R. F. Lemire

Cornwall (Ontario)
31 janvier 2003

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

- l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
- la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
- la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
- la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin.
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés.
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes.
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis.

5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses.

6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à Port Weller, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n^{o} 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n^{o} 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n^{o} 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le Port de Churchill, Manitoba

RÉGIE DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement au gouvernement de l'entité est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom du conseil d'administration, conseille le ministre des Transports sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage dans les Grands Lacs.

Rôle du conseil d'administration

Le gouvernement de l'entité à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du conseil d'administration. Le rôle du conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expériences et de perspectives maritimes au processus décisionnel. L'Administration compte présentement un effectif complet à l'exception d'une vacance, qui sera probablement comblée au début de 2003. La fonction précise du conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports. Le conseil contribue et accorde son approbation aux Plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport des vérificateurs et du rapport annuel. Le conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Selon la recommandation du conseil d'administration et du ministre des Transports, le gouverneur en conseil nomme un directeur général qui est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et des membres du conseil d'administration.

Rôle du comité de vérification

Le comité de vérification est un comité principal du conseil de l'Administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il rehaussera la qualité de l'information financière, assurera que les principaux risques sont identifiés et gérés, permettra aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, créera un climat de discipline et de contrôle qui réduira les possibilités de fraude et augmentera la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement ministériel.

Le comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Le comité assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux , de gestion et d'information.

Initiatives en matière de régie de la société

En septembre 2002, le conseil d'administration a tenu une retraite de deux jours pour examiner exclusivement la question de la régie de la société d'État et les exigences en cette matière stipulées dans le Rapport du vérificateur général de 2000 (chapitre 18). L'obligation de rendre des comptes à l'entité responsable est cruciale, l'Administration devant toujours agir dans les meilleurs intérêts du public. Cet aspect constitue en effet le sujet principal du chapitre 18 du Rapport du vérificateur général de 2000. Le conseil d'administration comprend pleinement l'importance du chapitre et des questions qu'il aborde. C'est pourquoi il a indiqué qu'il s'engage à faire un examen cyclique des questions liées à la régie de la société.

Dans son rapport d'examen spécial de janvier 2003, le Vérificateur général du Canada a indiqué que, de son avis, il existe une assurance raisonnable que l'Administration utilise de bonnes pratiques de gouvernance et reddition des comptes.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

RÉSULTATS D'EXPLOITATION
(en milliers)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Revenu	13 895 $	13 289 $	13 408 $	15 542 $	14 818 $	17 249 $
Coût d'exploitation	13 887	14 850	15 684	16 635	15 171	15 548
Profit (perte)	8 $	(1 561)$	(2 276)$	(1 093)$	(353)$	1 701 $
Budget	8 $	(673) $	30 $	40 $	10 $	250 $

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Personnel administratif	10,5	10,5	10,5	9,5	9,5	10
Pilotes	62,5	63	69	69	67	64
Répartiteurs	9	9	9	9	9	9
	82	82,5	88,5	87,5	85,5	83

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Nombre	6 800	7 510	7 879	8 605	8 108	9 085
Planifié	6 800	7 300	8 100	7 300	7 200	7 400

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Nombre	6 800	7 492	7 128	8 585	8 081	9 052
Pourcentage	100 %	99,8 %	99,7 %	99,8 %	99,7 %	99,7 %

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Montant	2 042 $	1 977 $	1 991 $	1 933 $	1 871 $	1 711 $

REVUE DU RENDEMENT 2002

Les résultats par rapport aux objectifs

	2003 Budget	2002 Résultat	2002 Budget	2001 Résultat
Nbre total d'affectations	6 800	7 510	7 300	7 879
Nbre total d'affectations sans accident -%	100%	99,8 %	100%	99,7 %
Bénéfice net (perte)	8 000 $	(1 560 518)$	(673 000)$	(2 276 102)$
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	(98 000)$	(639 311)$	(796 000)$	914 808 $
Dépenses en capital	100 000 $	91 102 $	120 000 $	118 105 $
Situation de trésorerie - fin de l'exercice	2 663 000 $	327 218 $	2 466 452 $	966 529 $
Nbre moyen d'affectations par pilote	109	119	107	114
Augmentations tarifaires (réductions)	6%	3%	3%	-%

Objectifs généraux

- Dispenser des services de pilotage maritime et des services connexes économiques, sûrs, fiables et complets.
- Promouvoir l'utilisation efficace de l'actif de l'Administration, y compris l'équipement et les ressources humaines.
- Promouvoir le pilotage dans un contexte commercial en vue d'atteindre l'autonomie financière tout en assurant le meilleur coût possible aux utilisateurs.
- Être attentif aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement canadien.

Activités entreprises pour atteindre les objectifs

(i) Service de pilotage sûr, économique et fiable

L'Administration a investi 142 000 $ pendant les deux dernières années pour former les pilotes à utiliser des systèmes de navigation électroniques sophistiqués (SEVCM) afin de faciliter leurs tâches et de réduire le risque de collision et d'échouement des navires transocéaniques dans la voie maritime du Saint-Laurent.

L'Administration a fourni aux pilotes des cours spéciaux portant sur les problèmes liés au manque de sommeil dans ce genre de travail.

Dans tous les secteurs de pilotage, l'Administration a promulgué des règles de travail qui permettent aux pilotes de se reposer adéquatement après plusieurs affectations de nuit de suite. Cette mesure fera en sorte que les affectations de pilotage difficiles seront assumées par des pilotes bien reposés, ce qui diminuera le risque de fatigue.

L'Administration a récemment fait insérer dans les conventions collectives des pilotes une disposition préventive des grèves et des lock-out qui permettra de régler les litiges et ainsi d'éliminer toute possibilité d'arrêt de travail. Cette entente a été prolongée jusqu'en 2006.

En 2002, l'Administration a mis en place, avec la collaboration des pilotes, un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Les principales composantes de ce système sont :

i) l'évaluation des besoins des pilotes en matière de formation et l'établissement de solutions pour répondre à ces besoins ;
ii) l'examen d'affectations antérieures et d'incidents survenus dans le passé ;
iii) la mise en place d'un programme de formation et d'évaluation des habiletés faisant appel à la simulation (passerelle simulée à l'université Memorial à St. John's, Terre-Neuve);

iv) mettre en place un processus à suivre pour traiter des plaintes de la clientèle concernant les services de pilotage et le rendement des pilotes. Des sondages sont administrés tous les ans pour évaluer la qualité des services.

Les coûts associés à l'administration d'un tel système seraient d'environ 150 000 $ par année.

L'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité des services qu'ils dispensent se poursuit – chaque pilote doit subir une évaluation au moins une fois à tous les cinq ans. Seize pilotes de l'APGL ont subi avec succès une évaluation, le reste des pilotes devant être évalués au cours des quatre prochaines années

L'Administration a pu geler les tarifs de 1994 à 2001 (8 ans) puis réduire les tarifs canadiens de 5 p. 100 en 1999 et en 2000 (économies de 800 000 $). Puis pour la première fois en neuf ans, elle a haussé les tarifs de 3 p. 100 en 2002. Pendant cette période marquée par un taux d'inflation qui a atteint 17,75 % depuis 1993, l'industrie a tirer profit de la stabilité des tarifs, réalisant une économie d'environ 8 millions de dollars.

L'Administration est à renégocier les conventions collectives des pilotes qui ont expiré le 31 mars 2002. Elle s'est mise d'accord avec un des groupes sur une hausse salariale ne dépassant pas le taux d'inflation. On prévoit en venir à une entente avec les trois autres groupes au cours de l'hiver 2003.

(ii) Utilisation efficace de l'actif de l'Administration

L'Administration a investi en 1997 160 000 $ dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système informatisé d'aménagement des horaires pour ses pilotes. Ce projet permettra d'effectuer des affectations et de préparer des rapports d'exploitation de façon plus opportune, tout en améliorant la précision avec laquelle les pilotes et les navires sont suivis. Ce système permettra aussi à l'Administration d'accroître sa capacité de répartition dans la mesure où elle sera en mesure d'affecter tous les pilotes sans devoir multiplier le nombre de répartiteurs dans le cas où le volume de trafic augmenterait considérablement.

L'Administration a investi en 1998, 75 000 $ de plus dans la conception de systèmes de facturation et de production de rapports et l'intégration de ceux-ci dans le système informatisé de répartition. Ces systèmes assureront une plus grande précision et des cycles de facturation plus courts dans son système de droits de pilotage à recevoir.

L'Administration a investi 60 000 $ en 2001 et 50 000 $ en 2002 pour moderniser le système de répartition et le rendre compatible pour les usagers d'Internet.

(iii) Maintien de l'autonomie financière dans ses activités

L'Administration a achevé la restructuration de son personnel administratif qu'elle avait amorcée en 1994. Dans le cadre de cette restructuration, elle a supprimé 2,5 postes (équivalent à temps plein), ce qui lui a permis d'économiser 195 000 $ par année ou près de 1,8 millions depuis la restructuration.

L'Administration continue de suivre ses politiques antérieures de sous-traitance en ce qui concerne les services de bateaux-pilotes dans le canal Welland. Il coûte à l'Administration environ 410 000 $ par année pour deux bateaux-pilotes en service dans le canal Welland. Comme solution de rechange, l'Administration pourrait investir 2 000 000 $ dans chaque bateau-pilote, accroître ses effectifs en recrutant 16 conducteurs de bateau-pilote et assumer des frais de réparation et d'entretien élevés. La pratique de sous-traitance s'est avérée avantageuse sur le plan financier pour l'Administration et un changement de pratique n'est pas envisagé.

En 1999, l'Administration a entamé la saison de navigation avec un surplus d'exploitation de près de 7 millions de dollars généré pendant la période de 1994 à 1998 (5 ans) alors que les recettes excédaient les dépenses. Le conseil d'administration avait alors établi des politiques ayant pour effet de geler tous les tarifs et de réduire les tarifs dans les secteurs canadiens (1999, 2000) dans le but de réduire l'excédent. De 1999 à 2002, des pertes d'exploitation de l'ordre de 5 282 899 $

ont été enregistrées et ont eu pour effet de réduire le surplus de l'Administration jusqu'à 1 562 503 $ au 31 décembre 2002.

L'Administration haussera les tarifs de 4 p. 100 en 2003 et devra ajuster les tarifs en 2004 et 2005 afin d'assurer son autonomie financière. L'industrie collabore avec l'Administration pour lui permettre d'atteindre cet objectif.

(iv) Nombre de pilotes qualifiés

Dans son rapport concernant le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le nombre actuel de pilotes qualifiés. Ayant examiné ses besoins en termes de main d'oeuvre pour les cinq prochaines années, l'Administration a déterminé qu'il y aura une baisse du nombre de pilotes qualifiés à cause des retraites de pilotes à l'âge de 65 ans, comme suit :

2003 - 1 pilote, circonscription de Cornwall
2004 - 2 pilotes, circonscription de Cornwall
2 pilotes, circonscriptions n^{os} 2/circonscription n^{os} 3
2005 - 1 pilote, circonscription n^{o} 2
2006 - aucune retraite
2007 - 1 pilote, circonscription de Cornwall

L'Administration ne prévoit pas de retraite parmi les pilotes du Lac Ontario et de la circonscription n^{o} 1 pendant les cinq prochaines années.

L'Administration a tenu des séances d'examen en 2001 en vue d'établir une liste d'admissibilité pour la circonscription n^{o} 2, et à ce moment-ci, elle peut signaler qu=il existe un intérêt marqué pour les postes de pilote qui lui permettra d'établir une liste d'admissibilité de cinq candidats. Étant donné qu'elle ne prévoit que sept retraites au cours des cinq prochaines années, l'Administration est convaincue qu'il existe un nombre suffisant de candidats qualifiés pour toutes les circonscriptions.

Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel. Ce volume correspond aux prévisions fournies à l'Administration par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada.

(v) Programme d'apprentis-pilotes

L'Administration, en collaboration avec les pilotes et l'Institut maritime du Québec, a conçu et mis en place un programme de fomation complet pour tous les éventuels apprentis-pilotes. Ce programme présente tous les ensembles d'habiletés que doit posséder un pilote pour assumer ses fonctions de même qu'un système d'évaluation objective qui confirmera à l'Administration et ses utilisateurs que le pilote a satisfait aux critères établis.

(vi) Mise au point sur les mesures prises par l'Administration pour satisfaire aux exigences de l'O.T.C. de 1999

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé "Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens".

REVUE DU RENDEMENT 2002

Recommandation	État
L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode fondée sur l'évaluation des risques pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. En outre, elle est tenue de publier un règlement stipulant que la révision des facteurs et des conditions relatifs à la désignation de zone de pilotage obligatoire doit avoir lieu tous les cinq ans.	Transports Canada a élaboré une méthode fondée sur l'évaluation des risques que doivent suivre les quatre administrations pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL a entamé le processus de révision des zones de pilotage obligatoire qui devrait être terminée à l'hiver 2003.
L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.	Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été menée à bonne fin et a vu que les 16 premiers pilotes terminent l'évaluation. Ce processus a été entamé avec l'entière collaboration des pilotes.
Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.	L'Administration suit la méthode fondée sur l'évaluation des risques pour répondre à cette exigence et devrait avoir terminé son examen d'ici l'hiver 2003.
Le Ministre recommande que l'Administration, en partenariat avec les pilotes et toutes les parties concernées, examine à des intervalles réguliers tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cette égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.	Cet exercice a été effectué en 2001et 2002 et sera répété.
Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.	En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et a répété cet exercice en 2001 et 2002.
Le Ministre recommande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.	Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et maintenue en 2001 et 2002. L'Administration a reçu quelques plaintes d'usagers, mais chacune a été traitée de façon satisfaisante.
Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs.	L'Administration et l'industrie du transport maritime ont discuté de cette recommandation, mais n'ont pas encore établi un système officiel. L'Administration rendra compte des progrès accomplis dans ce dossier dans son rapport annuel 2003.

L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.	L'Administration s'est conformée à cette exigence.
L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.	L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de 1999, 2000, 2001 et 2002 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

(vii) Examen spécial

Conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financiers et de gestion ainsi que des pratiques de gestion de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. L'Administration doit, conformément aux alinéas 131(1)b) et 131(2)a) et c) de la LGFP, maintenir ces systèmes et pratiques de manière à fournir un degré raisonnable d'assurance que :

- les éléments d'actifs de l'Administration sont protégés econtrôlés;
- la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration est économique et efficiente;
- le déroulement des opérations de l'Administration est efficace.

En décembre 2002, le Vérificateur général du Canada a informé le conseil d'administration qu'il avait terminé son examen et «qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante». Des recommandations mineures ont été soulignées et seront mises en œuvre par l'APGL à l'avenir.

(viii) Rapport d'incidents

STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS MARITIMES

INCIDENT	2002	2001	2000	1999
Collision	1	1	0	1
Naufrage	0	0	0	0
Feu/Explosion	0	1	0	0
Échouage	3	1	4	2
Heurt violent	0	1	0	3
Contact avec le mur d'une écluse	12	13	14	18
Heurt de la berge/du fond	0	4	2	2
Dommage causé par la glace	0	0	0	0
Arrêt du navire	2	2	1	0
TOTAL	18	23	21	26
Pourcentage d'affectation sans incident	99,8 %	99,7%	99,8%	99,7%

Synopsis 2001

Comme prévu, la majorité des incidents maritimes dans la région relevant de l'Administration de pilotage des Grands Lacs comporte des contacts avec les bajoyers ou les parois des murs des écluses.

Au cours des trois dernières années, il n'y a eu qu'un feu, au mois d'octobre l'an dernier. L'incendie s'est déclaré lorsqu'un tuyau à carburant brisé a déclanché une gerbe de feu dans la salle des machines d'un navire-citerne alors qu'il était en transit sur la St. Mary's River.

La seule collision de 2001 s'est produite lorsqu'un navire étranger tentant de manoeuvrer pour atteindre son poste de mouillage dans le port de Hamilton a heurté l'extrême arrière d'un autre bâtiment attaché à un quai.

Le nombre de navires ayant heurté le fond a augmenté en 2001, sans doute à cause des niveaux d'eau qui continuent d'être bas. Malgré tout, le nombre d'échouages a diminué, peut-être grâce à la prudence dont les navigateurs ont fait preuve en demeurant au centre des chenaux.

Synopsis 2002

Dans la majorité des cas, les incidents maritimes survenus dans la région de l'Administration de pilotage des Grands Lacs comportaient des contacts avec les bajoyers ou les parois des murs des écluses

La seule collision survenue en 2002 s'est produite lorsqu'un navire étranger et un navire domestique se sont heurtés de front dans le canal de la rive sud – les deux navires ont subi d'importants dommages.

Le nombre d'échouages a augmenté en 2002 à cause de facteurs comme la confusion du timonier, le mauvais fonctionnement de l'appareil à gouverner ainsi que les effets de l'accroupissement additionnés à des niveaux d'eau très bas. Malgré cette hausse, aucun navire n'a touché le fond, peut-être parce que la plupart des navires demeurent au centre des chenaux étant donné les niveaux d'eau très bas

RAPPORT DU VERIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2002 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2002 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Francine Deneault-Bissonnette

Francine Deneault-Bissonnette, CA
directrice principale

Montréal, Canada
Le 31 janvier 2003

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Bilan

au 31 décembre

	2002	2001
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	327 218 $	966 529 $
Placements (note 3)	-	2 295 923
Débiteurs (note 3)	2 691 280	2 998 735
	3 018 498	6 261 187
À long terme		
Placements (note 3)	2 505 544	1 149 999
Placements réservés (note 3)	3 032 615	2 999 482
Immobilisations (note 4)	195 422	186 078
	8 752 079 $	10 596 746 $
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	3 906 212 $	4 149 441 $
Autres créditeurs et charges à payer (note 3)	167 617	255 702
Avantages sociaux futurs	295 548	168 512
	4 369 377	4 573 655
À long terme		
Avantages sociaux futurs	2 738 125	2 817 996
	7 107 502	7 391 651
AVOIR		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	82 074	82 074
Bénéfices non répartis	1 562 503	3 123 021
	1 644 577	3 205 095
	8 752 079 $	10 596 746 $

Engagements (note 5)

Les notes font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le Conseil d'administration :

Brian Buchanan
administrateur

Robert Peterson
administrateur

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2002	2001
Revenus		
Droits de pilotage	12 923 073 $	12 844 025 $
Intérêt et autres revenus	242 856	432 224
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	123 374	131 755
	13 289 303	13 408 004
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	10 358 594	10 962 639
Transport et déplacements	1 428 149	1 479 530
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	966 829	1 054 871
Services de bateaux-pilotes (note 6)	613 183	617 828
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	575 955	491 679
Avantages sociaux futurs	269 395	368 260
Services professionnels et spéciaux	130 028	88 682
Services publics, fournitures et approvisionnements	118 766	135 955
Communications	87 324	83 090
Achat de services de répartition	84 150	94 082
Amortissement	81 758	98 367
Location	70 749	66 101
Réparations et entretien	35 029	31 223
Frais de formation des pilotes	29 912	111 799
	14 849 821	15 684 106
Perte nette pour l'exercice	(1 560 518)	(2 276 102)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	3 123 021	5 399 123
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1 562 503 $	3 123 021 $

Les notes font partie intégrante des états financiers

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2002	2001
Encaisse en provenance des (utilisée pour les) :		
Activités d'exploitation		
Perte nette pour l'exercice	(1 560 518) $	(2 276 102) $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Avantages sociaux futurs	47 165	195 800
Amortissement	81 758	98 367
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse	(23 859)	(725 384)
	(1 455 454)	(2 707 319)
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement et de placements réservés	(3 588 161)	(2 399 997)
Remboursement des placements et des placements réservés	4 495 406	6 140 229
Acquisitions d'immobilisations	(91 102)	(118 105)
	816 143	3 622 127
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(639 311)	914 808
Encaisse au début de l'exercice	966 529	51 721
Encaisse à la fin de l'exercice	327 218 $	966 529 $

Les notes font partie intégrante des états financiers

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2002

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la voie Maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi sur le pilotage* stipule que les droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants et que, de pair avec tout revenu d'autres provenances, ils doivent permettre à l'Administration de s'autofinancer.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

2. Conventions comptables importantes

Placements

Les placements sont comptabilisés au prix coûtant.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations, comme suit :

Bâtiments	20 ans
Mobilier et matériel	de 5 à 10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans

Régime de retraite

Le Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés. À la fois les employés et l'Administration doivent y contribuer. Les cotisations au titre des services courants sont passées en charges de l'exercice en cours. Les cotisations pour les services passés sont passées en charges lorsqu'elles sont versées. Selon les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique. La charge de l'exercise au titre du régime de retraite est de 1 095 945 $ pour l'Administration. (1 032 798 $ en 2001).

Avantages sociaux futurs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées. La portion du passif échéant en deçà d'un an représente les prestations de cessation d'emploi constituées pour les employés qui ont fait part de leur intention de quitter leur emploi au cours du prochain exercice.

3. Instruments financiers

L'Administration investit dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada, dans les obligations garanties par le gouvernement et dans les produits de banques à charte canadiennes (acceptations bancaires, dépôts à terme et certificats de dépôt). Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. De par leur nature, les investissements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	2002		2001	
	Montant	Intérêts (%)	Montant	Intérêts (%)
Arrivant à échéance d'ici un an:				
Certificat de dépôt	-		1 200 000 $	6.20
Obligations du gouvernement du Canada	-		200 000	5.05
Obligations provinciales	-		895 923	5.40 – 6.04
Total des placements à court terme	-		2 295 923	
Arrivant à échéance dans plus d'un an:				
Obligations du gouvernement du Canada	499 999 $	5.00 – 5.27	199 941	5.27
Obligations provinciales	5 038 160	4.46 – 5.47	3 949 540	4.46 – 5.65
Total des placements et placements réservés à long terme	5 538 159		4 149 481	
Total des placements	5 538 159 $		6 445 404 $	

Les placements réservés ont été établis afin de pourvoir au financement des avantages sociaux futurs des employés.

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement tant à leur valeur marchande qu'à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Il n'y a pas de concentration de débiteurs chez un client.

4. Immobilisations

	2002		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	71 846 $	64 846 $	7 000 $
Mobilier et matériel	256 350	221 654	34 696
Matériel informatique et logiciels	588 332	434 606	153 726
	916 528 $	721 106 $	195 422 $

	2001		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	71 846 $	64 436 $	7 410 $
Mobilier et matériel	255 703	217 497	38 206
Matériel informatique et logiciels	497 877	357 415	140 462
	825 426 $	639 348 $	186 078 $

5. Engagements

L'Administration a un bail avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la location de locaux à bureaux qui est géré par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Les montants de loyer futurs minimums à verser au cours des deux prochains exercices sont les suivants :

2003	51 564
2004	4 297
	55 861 $

De plus, l'Administration a des engagements contractuels pour les services de bateau-pilote. Les montants d'engagements contractuels minimums à verser au cours des trois prochains exercices sont les suivants :

2003	421 000
2004	435 000
2005	448 000
	1 304 000 $

6. **Affectations et services de transport par bateaux-pilotes aux pilotes américains de la circonscription n^{o} 1**

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller aux pilotes américains de la circonscription n^{o} 1 et l'association des pilotes américains fournit sans frais des services de transport par bateaux-pilotes à Cape Vincent, dans l'état de New York.

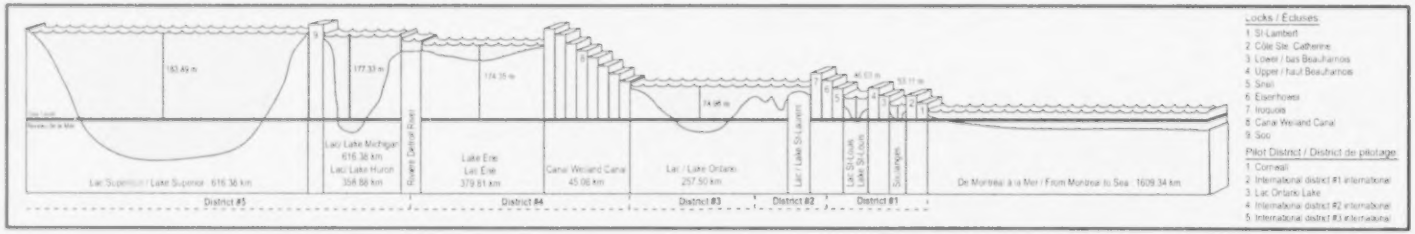
7. **Opérations entre apparentés**

L'Administration est apparentée sur le plan de la propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

8. **Chiffres correspondants**

Certains chiffres correspondants de 2001 ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation de l'année courante.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS
GLPA
APGL
Jackfish
Thunder Bay
Otter Head
Michipicoten
Grand Marais
Gargantua
Lake Superior / Lac Supérieur
CANADA
U.S.A./E.U.A.
Two Harbors
Duluth
Superior
Ontonagon
Marquette
Munising
Sault Ste. Marie
Gladstone
Manistique
Marinette
Oconto
Green Bay
Manitowoc
Sheboygan
Port Washington
Milwaukee
Kenosha
Waukegan
Chicago
Gary
Michigan City
South Haven
Holland
Grand Haven
Muskegon
Lake Michigan / Lac Michigan
Frankfort
Charlevoix
Cheboygan
Calcite
Alpena
Oscoda
Alabaster
Saginaw
Lake Huron / Lac Huron
Georgian Bay / Baie Georgienne
Parry Sound
Owen Sound
Kincardine
Port Huron
Sarnia
Lake St. Clair
Lac St. Claire
Detroit
Windsor
Monroe
Port Clinton
Huron
Lorain
Cleveland
Erie
Ashtabula
Fairport
Dunkirk
Lake Erie / Lac Erie
Nanticoke
Buffalo
Canal Welland
Welland Canal
Hamilton
Oakville
Clarkson
Toronto
Oshawa
Olcott
Oswego
Rochester
Lake Ontario / Lac Ontario
Kingston
Prescott
Ogdensburg
Cornwall
Ottawa
Montréal
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS
OTTAWA RIVER
Locks / Écluses


Lac Superior / Lake Superior - 616.36 km
Lac Lake Michigan 616.36 km
Lac Lake Huron 359.88 km
Rivers Detroit River
Lake Erie Lac Erie 379.61 km
Canal Welland Canal 45.06 km
Lac / Lake Ontario 257.50 km
Lac / Lake St Lawrent
Lac St Louis Lake St Louis
Soulanges
De Montréal à la Mer / From Montreal to Sea - 1609.34 km
District #5
District #4
District #3
District #2
District #1
Locks / Écluses
1. St-Lambert
2. Côte Ste. Catherine
3. Lower / bas Beauharnois
4. Upper / haut Beauharnois
5. Snell
6. Eisenhower
7. Iroquois
8. Canal Welland Canal
9. Soo
Pilot District / District de pilotage
1. Cornwall
2. International district #1 international
3. Lac Ontario Lake
4. International district #2 international
5. International district #3 international